

O ATLÂNTICO MAGREBINO NO FINAL DA IDADE MÉDIA

*Palco por excelência do terror medieval
ou ponto de partida de uma nova era...*

Paulo Esmeraldo Catarino Lopes*

As navegações portuguesas realizadas na época dos Descobrimentos foram de primordial importância para a marcha da humanidade. Através de escritos e desenhos cartográficos, os Portugueses desempenharam um papel cimeiro e de vanguarda na descrição objectiva do mundo. Por outro lado, como salientou Luís de Albuquerque, a transformação da *arte* de navegar numa *técnica* de navegar, ou seja, a passagem de uma navegação pautada por processos elementares para uma navegação baseada na medida de uma coordenada astronómica de um astro – ponto de partida da *rigorosa* navegação moderna – constituiu, sem dúvida, uma das consequências mais relevantes das navegações portuguesas¹. Assistiu-se como que, desde a Grécia Antiga, a um primeiro grande primado da observação, da experimentação, da técnica, enfim, da razão e da ciência. Isto é um facto incontestável e inabalável.

Pois bem, é precisamente sobre esta premissa, tantas vezes debatida e aperfeiçoada, que a presente comunicação não se debruça. Ao invés, nela pretende-se reflectir sobre aquilo que denominamos a face “obscura” dos Descobrimentos, a face do abstracto, do não mensurável, do subjectivo, em última análise daquilo que cientificamente se considera o *erro* e que tem por base a menos heróica das paixões humanas: o medo.

São, pois, estas massas volúveis, impossíveis de definir ou de materializar rigorosamente, que vamos tentar analisar em relação à navegação no Atlântico magrebino no final da Idade Média e inícios da Idade Moderna, primeira grande fase da expansão marítima lusa, onde as Canárias e o cabo Bojador merecem particular destaque. Tal propósito implica mergulhar no domínio do sonho, do imaginário, da fantasia e do maravilhoso, procurando captar como o navegante do final da Idade Média encarava o desconhecido e se relacionava com ele.

São escassas as fontes sobre esta temática. No entanto, esses raros apontamentos *iniciais* quando associados aos registos existentes sobre as navegações posteriores, em especial as relativas à carreira da Índia, e dos quais podemos fazer recurso dada a reduzida distância temporal e a ausência de grandes variações ao nível das condicionantes, permitem avançar algumas hipóteses de reflexão.

O homem do mar português é alguém experimentado, podemos mesmo afirmar que, à época, é um dos mais experimentados de toda a Europa. Por outro lado, tem ao seu alcance técnicas de navegação, embarcações e instrumentos náuticos cada vez mais desenvolvidos e aperfeiçoados. Isto para além de todo um saber que aumenta e se consolida a cada viagem, e do qual o conhecimento profundo das rotas, das correntes e dos ventos são exemplos paradigmáticos. O *Tratado da Agulha de Marear* (1514) de João de Lisboa e o *Livro de Marinharia* (c.1566) de Pero Vaz Fragoso comprovam este avanço do saber marítimo. No entanto, nos derradeiros momentos (e não só), os antigos medos voltam à superfície, ainda que cada vez mais filtrados e transfigurados por toda uma nova experiência e uma nova forma de conceber o mundo.

* Instituto de Estudos Medievais

¹ Cf. Luís de ALBUQUERQUE, *Dúvidas e certezas na história dos descobrimentos portugueses*, Vega, Lisboa, 1990, vol. II.

De realçar que este texto constitui apenas *uma* das muitas abordagens possíveis ao complexo e diversificado tema do medo do mar no início do longo processo dos Descobrimentos portugueses; um processo que abrangeu um período de quase dois séculos e se espalhou por diversas regiões do mundo.

1. Heranças e condicionantes

Que sentia o marinheiro português, independentemente do escalão social e cultural de que é originário, ao pôr um pé numa embarcação com vista a uma viagem oceânica? O que lhe percorria a mente quando experienciava os primeiros momentos de uma tão longa – e sempre perigosa – deslocação no tempo e no espaço? Para encontrar uma resposta segura a estas questões, há, num primeiro momento, que mergulhar no mundo das origens, mesmo longínquas, de um fenómeno efectivamente muito complexo. É que, tão importante como questionar a natureza do medo que o homem do mar do fim da Idade Média sentia, é perguntar porque é que ele tinha esse medo.

Com efeito, é no resultado da demanda das tradições ou equipamentos culturais (antigos e medievais) que estão na base deste sentir relativamente ao viajar no oceano que, numa primeira fase, podemos encontrar bases seguras para uma qualquer tentativa de interpretação sólida. De salientar que este tema foi profundamente explorado por três historiadores portugueses: José Mattoso, Luís Krus e Luís Adão da Fonseca². Para os seus estudos remetemos, pois, a atenção de todos aqueles que desejam aprofundar a temática da herança antiga e medieval do imaginário português do mar na viragem da Idade Média para o mundo Moderno.

A aventura atlântica tem antecedentes longínquos. A odisseia marítima de S. Vicente, por exemplo, encontra o seu centro histórico no Mediterrâneo, tornando-se manifestação última das viagens dos heróis da Antiguidade e das suas aventuras marítimas. Por outro lado, as navegações pelo oceano fazem parte das tradições dos povos celtas, que durante a Idade Média serão devidamente cristianizadas ao ponto de constituírem uma referência incontornável quando se trata de nomear os percursos marítimos³.

Há uma visão do Atlântico anterior aos Descobrimentos – em grande parte, o Atlântico medieval – feita a partir de uma herança que remonta à Antiguidade. E há o Atlântico vivido e sentido pelo homem ocidental da viragem da Idade Média para a Idade Moderna, fruto portanto de um espírito e de uma sensibilidade que têm algo novo e diferente. A primeira é uma dimensão onírica, não verdadeira, não racional, que aos poucos vai sendo ultrapassada pelo evoluir da segunda. Ultrapassada, mas nunca apagada. Antes transfigurada e adaptada; enquadrada no novo cenário emergente. Daqui resultou um modo específico e original de olhar e viver a realidade marítima pelos protagonistas da gesta dos Descobrimentos.

Estamos, pois, a considerar o Atlântico num processo que envolve a coexistência de duas dimensões neste momento de charneira: a primeira do maravilhoso e do fantástico, ou seja, uma visão tendencialmente não experimental do Atlântico; a segunda baseada na experiência e na observação em primeira mão do mar alto. Trata-se, como Luís Adão da Fonseca refere, do “imaginário do Atlântico” e do “Atlântico imaginado”⁴.

² Cf. José MATTOSO, “O mar a descobrir”, in *Obras Completas José Mattoso – Naquele Tempo – Ensaios de História Medieval*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2000, vol. I, pp. 219-229; *idem*, “O imaginário marítimo medieval”, in *Obras Completas...cit.*, pp. 231-244; *idem*, “Os antepassados dos navegadores”, in *Obras Completas...cit.*, pp. 245-264; *idem*, “O medo do mar”, in *Le Caravelle Portoghese sulle Vie delle Indie: le cronache di scorpeta fra realtà e letteratura. Atti dell Convegno Internazionale, Milano, 1990*, Consiglio Nazionale delle Ricerche / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (org.), Roma, Bulzoni, 1993, pp. 265-274; José MATTOSO e Luís KRUS, “A representação do mundo”, in *Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento – “A Voz da terra ansiando pelo mar” – Antecedentes dos Descobrimentos*, José Mattoso (coord.), Lisboa, Presidência do Conselho de Ministros – Commissariado para a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura – Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983, pp. 238-293; Luís Adão da FONSECA (ed.), *O Atlântico: a memória de um Oceano. Vol. 1 – Do Imaginário do Atlântico ao Atlântico Imaginado*, Porto, Banco Português do Atlântico, 1993; Luís KRUS, “O imaginário português e os medos do mar”, in *A descoberta do homem e do mundo*, Adauto Novaes (org.), São Paulo, Ministério da Cultura – Fundação Nacional de Arte – Companhia das Letras, 1998, pp. 95-105; *idem*, “Primeiras imagens do mar: entre o Desejo e o Medo”, in *A arte e o mar*, [Catálogo da] Exposição organizada pelo Museu Calouste Gulbenkian, 18 de Maio a 30 de Agosto de 1998, Fernando António Baptista Pereira, Maria Isabel Pereira Coutinho e Maria Rosa Figueiredo (coord.), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1998, pp. 29-39.

³ Cf. Luís KRUS, “O mar”, in *Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento...cit.*, p. 271.

⁴ Cf. Luís Adão da FONSECA (ed.), *O Atlântico: a memória de um Oceano...cit.*, p. 13.

Os Descobrimentos portugueses envolveram uma longa série de viagens que começaram no Atlântico, e nas quais, de uma forma ou de outra, se comprometeu a grande maioria da nação portuguesa, bem como os mais diversos sectores económicos, sociais, políticos ou religiosos. Contudo, este empreendimento colectivo teve as suas origens e antecedentes num período mais recuado e não apenas em território nacional.

Com efeito, na demanda dos antecedentes medievais dos Descobrimentos, há que relacionar os factores de ordem interna⁵ com os elementos europeus, mais gerais, mas não menos importantes⁶. Sem nunca perdermos de vista a identidade nacional e o papel singular desempenhado pelos portugueses, não devemos esquecer que Portugal faz parte de um todo que deve ser olhado em conjunto. Mais ainda, em sentido lato, é fundamental reter que os Descobrimentos são um fenómeno europeu e não apenas português, pois diversos foram os países da Cristandade ocidental que mobilizaram esforços para contactar com o mundo asiático ou africano. A curiosidade não era, pois, exclusivamente portuguesa. Podemos afirmar que Portugal foi pioneiro e durante algum tempo o grande protagonista das viagens e dos contactos, mas de forma nenhuma se pode adjudicar a exclusividade aos Portugueses do fenómeno global dos Descobrimentos. Noutra vertente, diversos estrangeiros houve que estiveram envolvidos nos projectos lusos, sobretudo italianos, catalães, castelhanos e muçulmanos, em particular no domínio técnico⁷.

A perspectiva com que os Portugueses encaram o mundo que os rodeia e, sobretudo, o novo que desconheciam e agora vislumbram e experimentam é a perspectiva do que conhecem e esse *conhecido* é o mundo cristão com tudo aquilo que o caracteriza: a hierarquia e a organização política, social e religiosa, os costumes e superstições associados, as práticas jurídicas e litúrgicas. Enfim, tudo o que distingue a Cristandade ocidental.

A postura fortemente centralizada da Igreja de Roma torna, por um lado, e apesar de cíclicos momentos de tensão religiosa e espiritual vividos na Cristandade, a identidade religiosa um dado inquestionável e, por outro lado, inequívoco o sentimento de pertença a uma mesma comunidade de valores.

Portugal está, pois, invariavelmente ligado à Europa de que faz parte, nomeadamente a Castela, Itália, França e Inglaterra. Não surpreende, por isso, que partilhe de uma idêntica concepção do mundo, bem como dos seus receios e ansiedades relativamente ao novo e ao desconhecido.

No entanto, como todas as nações coevas, Portugal tem traços únicos e directamente associados à especificidade da sua situação geográfica, social e cultural. A sua identidade cultural, sobretudo no Sul, é neste período extremamente singular devido ao contacto próximo com a civilização muçulmana. Especialmente no que se refere à relação com o mar.

Como refere José Mattoso, “é justamente o lugar peculiar que Portugal ocupa no conjunto europeu que o predispõe, mais do que todos os outros países europeus, para ser ele a desencadear a aventura dos Descobrimentos”⁸. A própria situação de fronteira, ou seja, o facto de Portugal estar localizado no limite ocidental da Europa, onde a terra acaba e o mar começa, como diria o Poeta, garante-lhe uma vocação natural para a demanda no exterior desconhecido. Além disso, este carácter de extremidade, de ponta e de afastamento relativamente ao centro condiciona de imediato uma tendência supranacional⁹.

2. O Atlântico magrebino

Como referimos, as Canárias e o cabo Bojador constituem os primeiros grandes marcos da conquista do Atlântico pelos navegadores portugueses. E ambos os cenários se revestem de uma forte presença do maravilhoso no que diz respeito ao imaginário.

⁵ A formação de uma frota marítima desde inícios de Duzentos, o desenvolvimento do comércio português no Atlântico Norte, as carências de recursos em solo nacional e consequentes dificuldades gerais de subsistência, o espírito de cruzada, entre outros...

⁶ As ligações históricas do Ocidente europeu com outras civilizações, resultante nomeadamente das cruzadas, do estabelecimento da rede do comércio mediterrânico por mercadores italianos, catalães ou andaluzes, das embaixadas enviadas ao Oriente e das viagens de missionários e mercadores também ao Oriente. Por outro lado, os diversos contactos verificados entre os europeus e o elemento marítimo, através da pesca, da pirataria, do comércio, das embaixadas ou da guerra, pelo menos, desde o século XIII, e que revelam que não pode existir uma fronteira rígida e bem definida entre o mundo medieval e a era moderna.

⁷ Cf. José MATTOSO, “O mar a descobrir”...cit.

⁸ *Ibidem*, p. 221.

⁹ Cf. *idem*, “A representação do mundo”, in *Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento...* cit., p. 49.

Sendo o Atlântico do Magrebe o primeiro obstáculo a ultrapassar no período de navegação programada que constituem os Descobrimentos portugueses (as actividades piscatórias e as expedições comerciais ao Norte da Europa não se enquadram aqui), estão aqui bem presentes todos os elementos de carácter mítico-lendário herdados da Antiguidade e da Idade Média. Ainda é muito cedo para uma libertação segura das amarras do imaginário que levou séculos a enraizar-se. Certamente ficou bem consolidado e não seria de um dia para o outro que receios seculares iriam desaparecer, por muito palpável que fosse a nova experiência do real.

A experiência da realidade do mar alto e a consequente observação directa dos seus efeitos tiveram no Atlântico magrebino o seu início. Em termos mentais este foi, pois, o momento e o espaço por excelência da fusão entre o domínio da tradição e o da experiência moderna, conforme aos novos tempos renascentistas.

Podemos sempre dizer que os Portugueses já circulavam no mar. Sem dúvida; mas numa navegação essencialmente de cabotagem, portanto nunca longe da costa. A verdadeira experiência do mar alto, da intempérie oceânica, começou neste período. A vivência das tempestades, das ondas oceânicas e dos naufrágios em alto-mar, bem como do horizonte azul ou cinzento-escuro a perder de vista em todas as direcções era algo que desconheciam. E a sombra mítica da *finisterra* estava sempre presente. A noite no oceano era algo que estava agora a começar a ser realmente vivenciada e sentida. Por outras palavras, começavam a materializar-se e a concretizar-se os antigos receios relativamente ao mar profundo.

O medo do desconhecido que está longe, tão próprio da mentalidade medieval, dá agora lugar à terrível ansiedade e angústia do experimentado aqui e agora. Isto apesar de todo o desenvolvimento técnico que estava a acontecer e da curiosidade e vontade, genuínas, de ir mais além desvendar o incógnito. Do *ir* ser finalmente mais forte do que o *ficar*. Das motivações serem tão preponderantes que tudo permitiam experimentar e enfrentar, mesmo os receios mais profundos e recônditos.

Neste processo novo – diversificado, complexo e violento em termos não apenas físicos, mas também mentais e emocionais –, esses temores antigos não desapareceram simplesmente. Apesar de derrotados pelo confronto quotidiano com o real, nunca foram apagados. Falamos de um substrato mental que não apenas resistiu e permaneceu como em vários aspectos se transfigurou em algo novo, sempre do foro da crença e do imaginário religioso.

O estabelecimento e proliferação de rituais propiciatórios e crenças (em terra e a bordo) com vista a legitimar espiritualmente essa nova prática marítima comprovam a transfiguração dos antigos demónios em novos receios (projectões e avatares dos terrores ancestrais). Dito de outro modo, comprovam o permanecer do medo do oceano, agora transformado e “rejuvenescido” pelo duro contacto directo com a realidade. Exemplos maiores, numa sociedade ainda e sempre profundamente ancorada no sagrado, são os ex-votos e as devoções marinheiras a santos protectores.

Trata-se de práticas do âmbito do sagrado que tinham por principal objectivo cristianizar o mar, puxando-o assim para a “segurança” sacra do mundo cristão, e que reflectem o novo posicionamento eclesiástico e popular face ao mar. Desta forma, neutralizava-se a carga negativa e maléfica do oceano e garantia-se protecção divina aos praticantes das rotas oceânicas.

O oceano imprevisto e susceptível de mudanças súbitas e perigosas abria-se, pois, à navegação quotidiana. E juntamente com as rotas físicas, reais, abriam-se os caminhos mentais em favor da imensidão oceânica.

Em suma, a conquista do Atlântico magrebino pelos Portugueses revela uma Europa cristã ocidental preparada para contactar o Outro civilizacional e as novas e desconhecidas paragens do mundo, aquelas que a tradição clássica evocava e acerca das quais efabulava. Todavia, algo de estrutural e estruturante temos de reter: por baixo de uma superfície de modernidade e de vitória da experiência, da ciência e, enfim, da razão, permaneceu uma sólida camada de obscurantismo mental, que à primeira oportunidade explodia e vertia a sua lava. Exemplos paradigmáticos destes momentos são os cultos praticados a bordo aquando da passagem dos cabos, do enfrentar das tempestades, da vivência das noites oceânicas e, enfim, das tão temidas calmarias dos mares.

2.1.) As Canárias: entre o real e a imaginação

O imaginário do Atlântico revela-nos um oceano “horizontal” povoado de ilhas. São elas que, imaginárias ou reais, povoam esse espaço sem limites, transformando-o em espaço navegável, apetecível. “É que ninguém navega para parte alguma”¹⁰.

Entre os lugares feéricos do imaginário medieval relativamente ao oceano Atlântico merecem especial atenção as Ilhas Afortunadas e a de S. Brandão, ambos os tópicos relacionados com o arquipélago, real, das Canárias.

As primeiras, segundo Jean Delumeau, remetem para uma tradição clássica, baseada nos textos de Homero (séc. IX a.C.), de Hesíodo (séc. VIII a.C.) e de Plutarco (c.45-c.120), que situava, para além do imenso Atlas marroquino, ilhas de jardins encantadores, de clima temperado, onde os homens não precisavam de trabalhar e atingiam uma notável longevidade. Mais tarde, já no período cristão, Isidoro de Sevilha (c.560-636) recupera esta crença dando-lhe um lugar na sua geografia do mundo, que foi determinante para a cultura ocidental¹¹.

Já a ligação da ilha de S. Brandão às Canárias, no quadro do tema das Afortunadas, constitui o exemplo por excelência da presença do maravilhoso no imaginário do navegador europeu da viragem da Idade Média para a época moderna. Ela é o símbolo maior da ausência de fronteiras precisas entre ficção e realidade neste período, estado directamente herdeiro dos anteriores séculos medievais.

Era, pois, profunda e intensa a mitologia insular relacionada com o Atlântico do Magrebe no final da Idade Média. Lugares especiais da imaginação dos europeus, desde cedo, desde os Gregos, as ilhas foram sempre espaços de construção de utopias. Quando em 1492 Colombo chegou à *sua* Índia, julgou encontrar nas ilhas do Novo Mundo os velhos mitos da Antiguidade Clássica, prova definitiva de ter chegado ao seu destino.

A identificação de S. Brandão com uma das ilhas Canárias, a oitava para ser mais preciso (que devido às suas características e comportamentos insólitos, como o aparecer ou desaparecer atrás de uma espessa neblina, assumiu diversas designações como *A Inacessível*, *A Encoberta*, *A Perdida* ou *A Encantada*), surgirá nos últimos séculos da Idade Média e manter-se-á até muito tarde nas representações cartográficas e textuais das ilhas Canárias. Esta união do mito de S. Brandão ao mito clássico das Ilhas Afortunadas contribuiu para reforçar a imagem que desde a Antiguidade se tinha do arquipélago.

O peso deste elemento do maravilhoso no imaginário de então é tal que diversas foram as expedições realizadas para encontrar a oitava ilha Canária. E mesmo após o momento do conhecimento real e directo do arquipélago, cuja existência já tinha sido identificada há muito, nem nos documentos oficiais o mesmo perde a sua imagem de espaço mítico: fala-se sempre de redescobrimento e as suas ilhas são chamadas de *encontradas*.

Para se ter a plena noção das implicações reais desta identificação do imaginário, veja-se que, em 10 de Novembro de 1475, o rei D. Afonso V atribui a Fernão Teles as ilhas perdidas, entre as quais “as Sete Cidades ou algumas outras ilhas povoadas que ao presente não são navegadas nem achadas nem tratadas por meus naturais”¹².

Por outro lado, a lenda de S. Brandão esteve certamente na base das expectativas de Colombo, pois, como refere o seu filho, “parecia ao Almirante que, se alguma coisa de verdade no que lhe contava António Leme quanto a ter visto alguma ilha, ela não podia ser outra se não alguma das já referidas, como se presume que fosse aquela que chamam de S. Brandão, onde se conta terem sido vistas muitas maravilhas”¹³.

Tida como testemunho de uma viagem real – donde cada ilha referenciada tinha necessariamente um correspondente na geografia do mundo –, a *Navigatio Sancti Brendani* motivou ela própria um sem-número de expedições, especialmente a partir das Canárias. A aventura do monge que viveu no século V acompanha assim os sonhos de homens do tempo dos descobrimentos marítimos, “em nome de uma curiosidade que se funde com

¹⁰ Luís Adão da FONSECA (ed.), *O Atlântico: a memória de um Oceano...* cit., p.23.

¹¹ Cf. Jean DELUMEAU, *Uma História do Paraíso – O Jardim das Delícias*, Lisboa, Terramar, 1994, p. 121.

¹² Cf. Aires A. NASCIMENTO (ed.), *Navegação de S. Brandão nas fontes portuguesas medievais*, Lisboa, Edições Colibri, 1998, pp. 53-64.

¹³ *Ibidem*, p. 63.

o gosto pelo maravilhoso e na qual uma certa relação religiosa, de confiança na Providência divina, tem a parte necessária e útil para superar os medos do desconhecido e arrostar os perigos inevitáveis do mar largo”¹⁴.

O que devemos reter deste mito é, pois, a sua transcendência e o seu significado simbólico: a narração do périplo do monge irlandês até ao Paraíso acabou por reforçar a imagem que se tinha das Canárias desde a Antiguidade. Com essa identificação, o mito da ilha desaparecida adquire uma realidade auto-suficiente, uma realidade imaginária mas nem por isso menos real – porque a ilha de S. Brandão encerra em si mesma as características do misterioso e do oculto, do surpreendente e do inexplicável, a grandiosidade do fabuloso, a mistura do mito com o quotidiano. Desde o início, a dupla faceta de ficção e realidade converteu a ilha de S. Brandão (e, por consequência, as Canárias na figura da sua oitava ilha) num espaço simbólico do Atlântico, numa possibilidade sempre aberta de encontrar e aproximar do *locus amoenus*, o outro mundo alternativo ao real – uma realidade numa alcançada e eternamente procurada ou uma fantasia nunca concretizada. Nela se congrega, pois, toda a ideia de sonho, fábula, felicidade, harmonia, calma, pureza e libertação, que está na base, afinal, de todas as utopias felizes.

Por outro lado, o relato da viagem de S. Brandão reúne quase todos os “ingredientes” do maravilhoso marítimo medieval: a viagem, a procura do *Outro Mundo*, o monstruoso e o fantástico, entre outros. Sendo óbvio que cada um deles possui significado simbólico próprio, o importante, no entanto, é que é sempre o conjunto que mais ressalta. E como escreve Mircea Eliade, “um símbolo revela sempre, qualquer que seja o contexto, a unidade fundamental de várias zonas do real”¹⁵.

Apesar de estarmos nos alvares da modernidade, mais perto não nos poderíamos encontrar da *mirabilia* medieval, entendido este conceito no sentido que lhe atribuiu Jacques Le Goff, ou seja, com a acepção que tinha o verbo latino *mirari*, como admiração, surpresa, gosto pelo novo e o extraordinário, acepção do inverosímil e do inexplicável, acepção dos elementos fantásticos, próprios da cultura monástica da época que reinterpretava de forma cristã os mitos clássicos, árabes e celtas (a ilha da Felicidade, o paraíso dos pássaros, a concepção da embarcação como transporte para o outro mundo, a ilha-baleia, o mito da Idade de Ouro com as suas fontes de eterna juventude, entre outros)¹⁶.

Em suma, o texto de S. Brandão foi lido e interpretado como um relato verídico até ao paraíso terreal, uma viagem até à terra prometida que, pouco a pouco, se foi identificando com as Canárias e que veio juntar-se a um *continuum* cultural e a uma imagem mítica que desde a época antiga situava no arquipélago as utopias clássicas das *Ilhas dos Bem Aventurados* de Hesíodo, dos *Campos Elíseos* da *Odisseia*, do *Jardim das Hespérides* ou da *Atlântida* de Platão, e, claro está, das *Ilhas Afortunadas*.

À época do início das viagens regulares às Canárias, este arquipélago constituía o limite sudoeste do Atlântico conhecido. E é sabido que os geógrafos medievais localizavam as ilhas oceânicas quase sempre em regiões-limite do oceano. O seu carácter maravilhoso, bem como da componente insólita de todos os seres que nela habitavam, resultava em boa parte desta distância. Esta é, aliás, precisamente a causa dos *mirabilia* encontrados por S. Brandão durante a sua gesta marítima pelas ilhas do oceano Atlântico.

Integrada no mito das ilhas Afortunadas da Antiguidade, a lenda de S. Brandão surge ligada ao sonho de um mundo de riqueza, bem-aventurança, felicidade e longevidade infinitas. Já a figura de S. Brandão e o texto que a imortaliza ocupam um lugar muito especial no imaginário medieval. Seja pelo movimento de iniciação ao mistério divino que o monge e a sua viagem protagonizam, seja pelo facto de confrontar o homem medieval com o espaço do *grande mar oceano*, esse lugar de errância por excelência, ao mesmo tempo gigantesco depositário dos medos e receios medievos pelo seu carácter de elemento incerto, mutável, misterioso, desconhecido, pleno de monstros e de perigos¹⁷.

Como refere Jacques Le Goff, “o simbolismo cristão rodeia ainda as ilhas de uma auréola mística que assim faz delas a imagem dos santos que conservam intactos o seu tesouro de virtudes, em vão batidos por todos os

¹⁴ *Ibidem*, pp. 63-64.

¹⁵ Mircea ELIADE, *Imagens e Símbolos*, São Paulo, Martins Fontes Editores, 2002, p. 123.

¹⁶ Cf. Dolores CORBELLA, “El mito de San Borondón: entre la realidad y la fábula”, in *Libros de viaje. Actas de las Jornadas sobre ‘Los libros de viaje en el mundo románico’, celebradas en Murcia del 27 al 30 de noviembre de 1995*, Fernando Carmona Fernández y Antonia Martínez Pérez (ed.), Murcia, Universidad de Murcia, 1996, pp. 127-135.

¹⁷ Cf. Aires A. NASCIMENTO (ed.), *Navegação de S. Brandão...* cit., pp. 7-15.

lados pelas vagas das tentações”¹⁸. Estas ilhas são igualmente cenário de seres (homens e animais) fantásticos e excessivos, cujo conhecimento permite fugir à medíocre realidade da fauna da Europa Ocidental. Permite, pois, um reencontrar a “inesgotável imaginação criadora da natureza e de Deus”¹⁹. Neste contexto, o sonho de abundância e de extravagância, de que Le Goff fala relativamente ao Índico, pode perfeitamente adequar-se ao Atlântico nesta fase inicial da sua descoberta e exploração. “Sonho que se expande na visão de um mundo da vida diferente, onde os tabus são destruídos ou substituídos por outros, onde a extravagância segrega uma impressão de libertação, de liberdade. [...] Mais para lá ainda, é o sonho do desconhecido, do infinito, do medo cósmico.”²⁰ De facto, o Atlântico magrebino, em particular no contexto das Canárias e da dobragem do cabo Bojador, apresenta-se como a porta para o *mare infinitum*, conceito que Le Goff aplica ao Índico²¹.

Também Luís Adão da Fonseca assinala esta correspondência: “[...] apesar da incomunicabilidade física que a geografia da época — de inspiração ptolomaica — defendia, ao nível do imaginário, deu-se constante projecção desde o Índico para o Atlântico [...]. Assim o Índico, receptáculo de todo o imaginário oceânico oriental, transforma-se simultaneamente em horizonte do imaginário oceânico ocidental.”²²

Traduzida para várias línguas romances e contando com um largo número de manuscritos para a versão mais difundida, a *Navigatio Sancti Brendani* é um dos textos mais divulgados na Idade Média, o que diz bem da sua ampla circulação e fortuna. O romance hagiográfico que narra a demanda de S. Brandão constitui, em síntese, uma das fontes que alimentaram por mais tempo o imaginário do Atlântico, em particular o magrebino.

No *Livro do Conhecimento*²³ surgem duas referências (num total de três ocorrências) às Canárias no âmbito da *mirabilia*. A primeira refere-se directamente às *Ilhas Perdidas*, quando o anónimo autor afirma “e fuy a ber las yslas perdidas que llama Tolomeo las yslas de la Caridad”²⁴. A segunda referência envolve a evocação do mito dos seres monstruosos híbridos denominados *sciapodes* ou *monocoli*, igualmente situados neste documento nas *Ilhas Perdidas*, ou seja, no arquipélago das Canárias: “E todas estas yslas [islas perdidas] non ay pobladas de gentes mas de las tres, que son Canaria et Lançarote et Forte Ventura. Et las gentes que ende moram son atales commo estas.”²⁵ Com o objectivo de melhor esclarecer o conteúdo do texto e também como reforço da importância da *mirabilia* em si, esta referência vem acompanhada de representação iconográfica.

Com esta referência ao maravilhoso Atlântico, o autor do *Livro do Conhecimento* opera a transferência de um dos mitos paradigmáticos da representação do corpo dos habitantes dos confins do mundo do seu espaço tradicional, a Índia, para novas e longínquas paragens, igualmente pouco exploradas, como as Canárias. Isidoro de Sevilha já havia localizado os *sciapodes* ou *monocoli* (homens com apenas um pé, cuja dimensão desmesurada lhes dá sombra) na Etiópia²⁶. Contudo, com o *Livro do Conhecimento*, é, de facto, a primeira vez que aparecem nas ilhas Canárias.

¹⁸ Jacques LE GOFF, “O Ocidente medieval e o oceano Índico: um horizonte onírico”, in *Para um Novo Conceito de Idade Média – Tempo, Trabalho e Cultura no Ocidente*, Lisboa, Editorial Estampa, 1993, p. 274.

¹⁹ *Ibidem*, p. 275.

²⁰ *Ibidem*, p. 276.

²¹ Cf. *ibidem*.

²² Luís Adão da FONSECA (ed.), *O Atlântico: a memória de um Oceano...*cit., p.17.

²³ Precioso registo histórico, seja em termos artísticos e heráldicos, seja ao nível literário e geográfico, o *Livro do Conhecimento* é um dos textos ibéricos mais significativos ao nível dos relatos de viagens tardios da Idade Média. Documento datado de finais do século XIV, mais especificamente entre 1390 e, o mais tardar, 1402, data em que os capelães de Bethencourt partiram para as Canárias levando consigo um exemplar da obra, o *Livro do Conhecimento* constitui uma relação apresentada como verídica, na qual o autor descreve, na primeira pessoa, as suas deslocações por vastas e longínquas regiões, que, ao fim e ao cabo, abarcam todo o mundo conhecido à época (finais do século XIV e primeiros anos da centúria seguinte). Na essência, estamos perante uma síntese histórico-geográfica que expressa o modo como a península olhava o mundo, fazendo com que não fosse já a Bíblia a dar sentido ao espaço, mas a viagem e tudo aquilo que com ela se relaciona, seja o encontro com um meio estranho, seja a informação histórica, política ou geográfica dos territórios percorridos. Por outro lado, o *Livro do Conhecimento* é um texto de vanguarda que antevê o modernismo, pois contém uma vertente utilitária (constitui uma perfeita relação entre cartografia e conhecimentos letrados) e dá a ver o mundo como um conjunto de poderes, claramente repartidos, e não de comunidades. É uma visão nobiliárquica. Não há terra de ninguém. Tudo tem dono.

²⁴ *Libro del conocimiento de todos los rreynos et tierras et señorios que son por el mundo, et de las señales et armas que han*, María Jesús Lacarra, María del Carmen Lacarra Ducay y Alberto Montaner (ed.), ed. facsimilar del Manuscrito Z (Múnic, Bayerische Staatsbibliothek, Cod. Hisp. 150), Zaragoza, Institución “Fernando El Católico” (CSIC), Diputación de Zaragoza, 1999, p. 166.

²⁵ *Idem*, p. 167.

²⁶ Cf. María Jesús LACARRA, “Las ilustraciones figurativas del Manuscrito Z del Libro del conocimiento”, *ibidem*, pp. 31-42.

Tradicionalmente tido como habitante da tórrida região dos antípodas, o *sciapode* é representado em obras de arte europeias desde a Alta Idade Média, tanto na Península Ibérica como para lá dos Pirenéus. É, sem dúvida, um dos mais recordados entre os seres fantásticos. Desde os *mapamundi* às catedrais ou mosteiros, passando pelos mais diversos códices, a sua presença é quase constante nas representações medievais do imaginário.

Plínio, o Velho (23-79), na sua *História Natural*, atribui a Ctésias a descrição de uma raça de homens denominados *monocoli* devido ao facto de apenas possuírem uma perna. São seres dotados de uma surpreendente agilidade para dar saltos. São também chamados *sciapodes*, porque quando está mais calor se deitam de costas no chão para se protegerem com a sombra provocada pelo seu enorme pé.

Também Santo Agostinho (354-430), na *Cidade de Deus*, fala de um povo cujos elementos estão dotados apenas de uma perna para dois pés. Admirava-o a extraordinária rapidez com que se deslocavam, tanto mais que não dobravam a parte da perna por detrás do joelho²⁷.

Nas *Etimologias*, Isidoro de Sevilha localiza-os na Etiópia: “Dizen que en Etiopía existe el pueblo de los *esciopodas*, dotados de extraordinarias piernas y de velocidade extrema. Los griegos los denominan de *skiópodai* porque durante el verano, tumbados de espaldas sobre la tierra, se dan sombra con la enorme magnitud de sus pies.”²⁸

A presença deste elemento do maravilhoso nas Canárias constitui um importante indício de como, intrinsecamente associada ao conceito de espaço, a representação do corpo no período medievo obedeceu a uma lógica de centro-periferia: à medida que nos afastamos da Cristandade ocidental — isto é, do mundo conhecido, do centro ordenador —, a visão do corpo ganha em fantasia e perde em realidade. Passa então a movimentar-se no domínio do imaginário, encerrando os receios e espelhando os delírios mais profundos do homem europeu. Por outras palavras, o corpo dos habitantes das regiões periféricas, ou seja, o antimundo, o espaço do caos e da desordem, passa a integrar o universo de *mirabilia*²⁹.

O corpo do homem dos confins do mundo já não é o corpo real; é o corpo metamorfoseado, “estranho”, impelido para o universo do maravilhoso, mas que, no entanto, é sempre verosímil e até sedutor, pois, em última análise, define a relação do europeu com o mundo que cada vez mais pretende explorar.

Neste ponto, é fundamental recordar que na *Navigatio Sancti Brendani* e no *Livro do Conhecimento*, e de uma forma geral, atrevemo-nos a dizer, em muita da produção cultural escrita da erudição medieval, não existe uma fronteira demarcada entre geografia, história, lenda e mito. Fábula e facto caminham de mãos dadas. Como salienta Mircea Eliade, “Las psicologías de las profundidades’ han reconocido a la dimensión de lo imaginario el valor de una dimensión vital, de importancia primordial para el ser humano en su totalidad. La experiencia imaginaria es constitutiva del hombre, al mismo nivel que la experiencia diurna y las actividades prácticas.”³⁰ Em suma, na Idade Média estes campos hoje tidos como diversos não constituem uma antinomia total, antes se estabelece entre eles uma relação de complementaridade, reconhecendo-se os estreitos laços que as unem.

A prova da validade desta premissa reside precisamente nas expedições efectuadas em busca da oitava ilha Canária e na utilização das informações contidas no *Livro do Conhecimento* pelos conquistadores das Canárias, que o consideravam uma fonte rigorosa e fidedigna. De facto, este documento foi eleito por João Verrier e Pedro Bontier, capelão e cronista de João Bethencourt, para facilitar ao seu senhor notícias sobre as costas do cabo Bojador, que este pensava incorporar nos seus domínios cerca do ano de 1404. Por outro lado, devemos igualmente ter em conta a hipótese levantada por Peter Russell³¹ em relação à eventual utilização do *Livro do Conhecimento* pelo Infante D. Henrique na preparação das expedições ao litoral ocidental africano. Afinal, o inverosímil do itinerário que estrutura a obra não impediu que a mesma fosse escolhida para guiar uma exploração com a envergadura

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ *Ibidem*, p. 36.

²⁹ Cf. Maria Adelina AMORIM, “Viagem e mirabilia: monstros, espantos e prodígios”, in *Condicionantes Culturais da Literatura de Viagens – Estudos e Bibliografias*, Fernando Cristóvão (coord.), Almedina, Coimbra, 2002, pp. 126-181.

³⁰ Citado por Ignacio MALAXECHEVERRÍA (ed.), *Bestiario medieval*, Madrid, Siruela, 1999, p. 8.

³¹ Cf. Peter E. RUSSEL, “A Quest Too Far: Henry the Navigator and Prester John”, in *The Medieval Mind: Hispanic Studies in Honour of Alan Deyermond*, Macpherson and R. Penny (ed.), London, Tamesis, 1997, pp. 401-416; *idem*, “The Infante Dom Henrique and the *Libro del conocimiento del mundo*”, in *In memoriam Ruben Andressen Leitão*, J. Sommer Ribeiro (ed.), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1981, vol. II, pp. 259-267.

da de Bethencourt. No Capítulo VII da *Crónica da Guiné*³², é facilmente identificável a presença do *Livro do Conhecimento* quando se noticia o desejo do Infante D. Henrique de entrar em contacto com o Preste João, já que se afirma ser possível, através da foz do rio do Ouro, enquanto braço do Nilo, um tal objectivo, ou seja, a partir da costa ocidental africana atingir a África Oriental e, mais especificamente, o reino do Preste João. Possibilidade em relação à qual o *Livro do Conhecimento* é bastante claro e positivo.

Da notável recepção da narrativa de S. Brandão dão boa prova os 120 manuscritos do texto latino, assim como as inúmeras versões em romance que se conhecem. A obra não foi, pois, lida na Idade Média como uma simples hagiografia ou como uma peregrinação. S. Brandão converteu-se num herói protagonista de uma aventura que devia ser imitada. O texto de S. Brandão deixa assim de ser um itinerário literário, como o de Ulisses ou de Eneias, para se converter num verdadeiro relato de viagens, ou seja, como um texto no qual é a viagem e o que esta implica (o encontro com um meio estranho, a informação histórica, política ou geográfica dos territórios percorridos, a aventura em si, entre outros aspectos) o que dá o sentido último à narrativa³³.

Gomes Eanes de Zurara, no Capítulo VII da sua *Crónica da Guiné*, ao falar as Canárias não deixa de referir que “bem é que alguns disseram que passara por aí São Brandão; outros diziam que foram lá duas galés e que nunca mais tornaram”³⁴. Esta última alusão do cronista refere-se claramente à malograda expedição dos Vivaldi.

Como Aires Nascimento salienta: “A viagem brandaniana contribui de forma decisiva para alimentar o imaginário medieval confrontado com o reconhecimento do grande espaço do mar oceano que o homem medieval vai aprendendo a percorrer, seduzido pelo sonho de encontrar os *mirabilia* de um mundo de novidade, reservado por Deus aos seus eleitos, [...] não obstante o temor que o próprio elemento líquido suscita. [...] O oceano abre-se ora como evasão de um quotidiano redutor ora como possibilidade de encontrar a novidade. Aos terrores do desconhecido o homem medieval contrapõe, por outro lado, a sua confiança numa Providência, que não desampara quem nela confia, e a sua capacidade de aceitar a experiência de outros que o precederam e lhe servem de guia ou bem assim a sua militância contra o mal que esses terrores representam.”³⁵

É, como podemos concluir, inegável a repercussão que estes livros de viagens tiveram na história das civilizações que os viram nascer e a forma notável como contribuíram para a ampliação do horizonte de conhecimentos da época.

2.2.) O Bojador: o primeiro grande obstáculo

Antes de ser descoberto e experimentado, o Atlântico distante foi imaginado. E antes de ser conhecido, foi lido, pensado, projectado como um espaço situado para além, como lugar do desconhecido e, por isso, receptáculo de um imaginário e de um maravilhoso singulares.

Os meios cultos medievais, ou seja, clericais – e que, por consequência, maior influência tiveram nos restantes grupos sociais –, identificam a Europa Ocidental com a Cristandade. Desta forma, a Europa cristã é identificada como o mundo da Ordem, da segurança e do conhecido. O Oriente, por sua vez, é identificado com o lugar das origens míticas, ao passo que África surge inequivocamente como o território dos inimigos da Igreja e da fé cristã. O oceano é o elemento que rodeia tudo isto. É o antimundo, o espaço do caos onde habitam monstros hediondos. O espaço oceânico é, pois, concebido como o lugar da natureza desencadeada e ameaçadora, onde o homem não se deve aventurar sob pena de perigos extremos e, sobretudo, de perder a vida. Apenas o litoral é navegável e oferece segurança³⁶.

Na cultura antiga a água ocupa um papel central, ao passo que na cultura medieval ela é “devidamente colocada” na periferia (inclusive o Mediterrâneo que passa a ser conotado com o perigo da ameaça islâmica). O mar é periferia, limite e fronteira última do mundo conhecido e seguro. Daí que a herança medieval (muçulmana e cristã) em pouco estimule a aventura no misterioso *mar oceano*.

³² Cf. Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica da Guiné*, Lisboa, Civilização, 1998.

³³ Cf. Dolores CORBELL, “El mito de San Borondón...” cit.

³⁴ Cf. Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica da Guiné*, cit., p. 47.

³⁵ Aires A. NASCIMENTO (ed.), *Navegação de S. Brandão...* cit., pp. 53-54.

³⁶ Cf. José MATTOSO, “O imaginário marítimo medieval...” cit.

O imaginário do homem do fim da Idade Média ocidental relativamente ao oceano Atlântico estava, desta forma, preenchido por um vasto conjunto de lendas e superstições, sempre envolvidas de mistério. Um pesado equipamento mitológico que condicionava todas as acções perante o desconhecido.

Noutra vertente, apesar de ter percorrido inúmeras vezes as regiões atlânticas costeiras em itinerários vários que permitiram desenvolver, de norte a sul, uma primeira experiência marítima, o facto é que no momento de se aventurarem em rotas de alto-mar os marinheiros medievos (à excepção dos escandinavos) não possuíam uma experiência oceânica suficientemente sólida que lhes permitisse tomar uma atitude fundamentada em relação às novidades (e dificuldades) que começavam a se lhes apresentar³⁷.

Graças a um contacto contínuo com a crueza da realidade, os Portugueses foram os primeiros³⁸ a tentar romper com este quadro mental, empurrando pouco a pouco e cada vez para mais longe os primeiros medos; nunca conseguindo, contudo, fazer que desapareçam por completo (tal só acontecerá bem mais tarde). O processo de dobragem do cabo Bojador foi um destes primeiros momentos arquetípicos de convivência directa e real com uma das maiores fontes de terror da Idade Média. E, na sequência, foi igualmente um dos primeiros grandes movimentos de transposição desse medo estrutural do oceano mais para diante, neste caso específico para o cabo da Boa Esperança (então das Tormentas).

Terror da navegação, dizia-se marcar a derradeira fronteira da terra habitável. Com um litoral sempre inabordável, o Bojador constituía a zona limite do medo e da antiga fama da impossibilidade de navegar. Aqui congregavam-se os medos marítimos baseados em experiências passadas, nas quais a morte, por vezes, era uma constante. Medos que ganhavam uma proporção desmesurada no momento da tempestade. Naturalmente, o marinheiro de Quatrocentos não podia deixar de espelhar nas suas acções quotidianas a bordo o peso de tal imaginário. Afinal, conduzindo ao distante e desconhecido, o mar desembocava em regiões onde tudo era possível e onde o estranho, muitas vezes assustador, imperava. Daí o receio das tripulações lusas quando o Infante D. Henrique lhes pedia para dobrarem o cabo Bojador. Ouçamos a visual descrição do cronista Zurara: “— Como passaremos — diziam eles — os termos que poseram nossos padres, ou que proveito pode trazer ao Infante a perdição de nossas almas juntamente com os corpos, que conhecidamente seremos homicidas de nós mesmos? Porventura não foram em Espanha outros príncipes nem senhores tão cubiçosos desta sabedoria como o Infante nosso senhor? Por certo, não é de presumir que entre tantos e tão nobres e que tão grandes e tão altos feitos fizeram por honra de sua memória, não fora algum que se disto não antremeria. Mas sendo manifestos do perigo e fora da esperança da honra nem proveito, cessaram de o fazer’. — Isto é claro — diziam os mareantes — que depois deste Cabo não ha aí gente nem povoação alguma; a terra não é menos areosa que os desertos de Líbia, onde não ha agua, nem arvore, nem herva verde; e o mar é tão baixo, que a uma légua de terra não ha de fundo mais que uma braça. As correntes são tamanhas, que navio que lá passe, jamais nunca poderá tornar. E portanto os nossos antecessores nunca se antremeram de o passar. E por certo não foi a eles o seu conhecimento de pequena escuridão, quando o não souberam assentar nas cartas por que se regem todos os mares por onde gentes podem navegar. Ora qual pensais que havia de ser o capitão do navio a que posessem semelhantes duvidas diante, e mais por homens a que era razão de dar fé e autoridade em taes lugares que ousasse de tomar tal atrevimento, sob tão certa esperança de morte como lhe ante os olhos apresentavam?”³⁹

Propósito que, do ponto de vista técnico, não era sequer algo muito difícil. Tratava-se sobretudo de uma resistência mental. E a sua força era tal que foram necessários 12 anos de contínuas tentativas até que, em 1434, Gil Eanes consegue levar a missão a bom termo: “Ó tu, virgem Temis, — diz o autor — que entre as nove Musas do monte Parnaso havias especial prerrogativa de escoldrinhar os segredos da cova de Apoio! Eu duvido se o teu temor era tão grande de poer os teus pés sobre aquela sagrada mesa onde as revelações divinaes te davam trabalho

³⁷ Cf. José Manuel CORREIA, “Medos e visões dos mareantes na passagem do Cabo da Boa Esperança” in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a Sua Época. Actas, vol. IV – Sociedade, cultura e mentalidades na época do Cancioneiro Geral*, Porto, Universidade do Porto/CNCD, 1989, pp. 215-224.

³⁸ Uma chamada de atenção aqui para os italianos, que, como já dissemos, participaram em largo número nas navegações lusas; para além, claro está, da conhecida empresa dos irmãos Vivaldi.

³⁹ Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica da Guiné*, cit., pp. 49-50.

pouco menos de morte, quanto era em aquestes, ameaçados não somente do medo, mas de sua sombra, cujo grande engano foi causa de mui grandes despesas, que doze anos continuados durou o Infante em aqueste trabalho, mandando em cada um ano àquela parte seus navios, com grande gasto de suas rendas; nos quaes nunca foi algum que se atrevesse de fazer aquela passagem.”⁴⁰ Ou não se tratasse daquele que foi conhecido durante muito tempo como o “cabo do medo”. Não é, por isso, de estranhar que Zurara lhe dedique um capítulo tão intenso quanto emotivo na sua *Crónica da Guiné* (o Capítulo VIII, intitulado precisamente “Por que razão não ousavam os navios passar a além do cabo Bojador”).

N’*Os Lusíadas* (1572), Camões (1524/1525-1580) evoca o terror sentido pelos marinheiros portugueses nas proximidades do cabo da Boa Esperança, em última análise, o lugar onde se projectaram os receios vencidos – mas não desaparecidos, apenas transfigurados –, aquando da passagem do cabo Bojador. A conquista do Atlântico foi, pois, descoberta, perseverança, deslumbramento e terror, muito terror.

A vontade inquebrável de passar o Bojador leva-nos também a reflectir sobre a questão das atitudes mentais dos europeus, e mais especificamente dos Portugueses, que evoluíram de tal forma, que passaram da recusa de penetrar o desconhecido e contactar o Outro civilizacional para um novo cenário pleno de contactos e intercâmbios culturais. Este último aspecto significa mergulhar na sempre complexa e difícil área da história das mentalidades, procurando compreender o sistema de pensamento⁴¹ e a mundividência característicos da civilização europeia. Esta é a chave para acedermos ao sentido da disposição para enfrentar os temíveis perigos oceânicos, da vontade para descobrir e conhecer novos espaços e novas gentes, completamente diferentes, situados bem para lá dos tradicionais limites da Cristandade ocidental, da curiosidade, enfim, por outras culturas e civilizações com que se estabeleceram relações de natureza diversa⁴².

“Quem quer passar além do Bojador, Tem que passar além da dor” escreveu Fernando Pessoa na *Mensagem*. Mas muito para além do sofrimento físico que a tarefa de passar o Bojador exigia, destacavam-se os temores e os receios, que abatiam os mais corajosos. Na proximidade do Bojador vinha ao de cima o mais angustiante e aterrador imaginário mítico, que fazia que os nautas acreditassem estar à beira dos limites do mundo, onde as águas do mar se precipitavam num abismo eterno de onde ninguém podia voltar.

Imperava também a crença de que essas zonas inóspitas seriam tão quentes como o próprio Inferno, tornando a vida impossível. A terra seria deserta e completamente estéril. A ausência de vegetação que marcava a paisagem sariana e se vislumbrava do mar parecia confirmar estes receios. Não seria possível o reabastecer de água potável e os marinheiros acabariam por morrer, em plano mar, do atroz tormento da sede: “[...] depois deste Cabo não ha aí gente nem povoação alguma; a terra não é menos areosa que os desertos de Líbia, onde não ha agua, nem arvore, nem herva verde; e o mar é tão baixo, que a uma légua de terra não ha de fundo mais que uma braça. As correntes são tamanhas, que navio que lá passe, jamais nunca poderá tornar. E portanto os nossos antecessores nunca se antremeteram de o passar.”⁴³

Provavelmente, a partir de certo ponto os ventos seriam tão fortes e contrários, que as embarcações eram irremediavelmente arrastadas para o abismo onde o mar desaparecia (de acordo com o imaginário de então). Tal acontecimento significava algo ainda mais atroz do que a própria morte física: a condenação das almas dos navegantes à danação eterna, sem hipóteses de ascenderem aos céus, por não terem sido sepultados.

Outro espectro terrível seria o da presença nessas águas inóspitas de seres monstruosos, como serpentes marinhas e outras criaturas diabólicas capazes de engolir embarcações inteiras, sem dar quaisquer esperanças de sobrevivência às tripulações.

Mas as aflições certamente não terminavam aqui, pois, para além do terror relacionado com o sobrenatural, existia o receio da tempestade, que podia surgir de um momento para outro. Com efeito, o medo da tormenta que

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 50-51.

⁴¹ Englobamos aqui o conjunto de desenvolvimentos técnicos que permitiram desenvolver a navegação de longo curso, em particular a bússola, o leme, as cartas-portulano, o aperfeiçoamento das velas e, num sentido mais geral, a transmissão dos conhecimentos geográficos e astronómicos desenvolvidos pelos muçulmanos e provenientes do mundo clássico.

⁴² Cf. José MATTOSO, “O mar a descobrir” cit.

⁴³ Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica da Guiné*, cit., p. 50.

podia originar o naufrágio em pleno oceano levava os mareantes a pedir perdão pelos seus pecados a Deus, já que o mau tempo se devia, naquele imaginário, a injúrias feitas ao Criador.

No auge da revolta dos elementos, as ondas eram tão grandes que pareciam tocar no céu. O demónio vinha nos ventos e as chuvadas escuras seriam o anunciar do Inferno. A misericórdia constituía quase sempre o último apelo⁴⁴.

Por tudo isto, o cabo Bojador, ou Tenebroso, constituiu a grande barreira mental e a zona limite do medo até 1434. Sinónimo por excelência da impossibilidade de navegar, este marco-símbolo da limitação e finitude humanas materializava num único ponto todas as forças contrárias à aceitação do mar.

Mediante determinadas representações relacionadas com a passagem do cabo da Boa Esperança, podemos com alguma segurança perspectivar a ansiedade vivida a bordo no momento de enfrentar o temível Bojador. Por outras palavras, dada a rarefacção de registos coevos para reflectir sobre o imaginário mítico relacionado com o enfrentar do cabo Bojador, podemos fazer recurso dos relatos relativos à passagem do cabo da Boa Esperança, no quadro da Carreira da Índia, tendo sempre a segurança de que, se, de um modo geral, as devoções a bordo das naus da Carreira da Índia não sofreram grandes alterações do século XVI para os seguintes, é então plausível avançar a hipótese de que estas mesmas devoções, ou pelo menos parte delas, já existissem na primeira fase da Expansão perante circunstâncias semelhantes como as tempestades, a noite oceânica e a passagem, sempre extremamente intensa do ponto de vista emocional, de um grande cabo.

Noutra vertente, o que se fala em relação ao Índico em termos de receios de navegação e mistérios oceânicos por desvendar, mais forte seria em relação ao Atlântico se tivermos em conta que este foi, de facto, o primeiro momento no longo processo de enfrentar o perigo e o desconhecido oceânico. Para se chegar àquele teve de se passar e vencer este, que na mentalidade do homem medieval constituía o primeiro grande obstáculo (com tudo o que implica os actos primeiros em geografia). Teve nomeadamente de se ultrapassar o Bojador, considerado uma barreira intransponível pois supostamente o mundo acabava aí. Por outro lado, temos também de ter em conta que o conhecimento técnico da navegação oceânica foi ele próprio progredindo lentamente, e isso aconteceu sobretudo no quadro das viagens atlânticas. Aí ensaiaram-se embarcações e técnicas. De tal modo, que quando se chega ao Índico, a longa e sempre progressiva experiência do Atlântico já havia permitido dar um conjunto de importantes passos (as cartas evoluíam a cada viagem, bem como o conhecimento da costa, dos ventos, das correntes e das marés).

Foi a experiência inaugural do Atlântico magrebino que marcou e abriu, de facto, a porta ao mistério. A experiência (ambivalente, pois, repleta de pontos de contacto entre o antigo e o novo, entre a clareza da certeza e a sombra da dúvida, entre a tormenta e a esperança) desse “primeiro” momento possibilitou aprender a lidar e a viver com o medo oceânico no quotidiano a bordo. Foi essa conquista pioneira que deu, afinal, a preparação e a resistência mental necessárias aos navegadores portugueses para vencer o cabo das Tormentas e navegar no Índico.

O medo com base na experiência ou o medo passado pelo sentimento de mistério, eis pois o que afligia aqueles que tentavam vencer o Bojador.

A abertura definitiva do oceano Atlântico decorrente da vitória sobre o Bojador teve duas consequências de grande peso a nível cultural e geográfico: assinalou o encerrar de uma longa ignorância e, por outro lado, significou a destruição do fundamento do mito da in navegabilidade do oceano Atlântico para sul do cabo Bojador. Um mito cujos alicerces residiam precisamente na convicção de um *mare mirabilia* que transformava o Atlântico a sul do Magrebe num cenário ideal de mitos, lendas, pesadelos, mistérios e fantasias.

Mais uma vez é de apontar que tal crença resultava do facto de, ainda na Baixa Idade Média, verificar-se a ausência de uma clara separação entre ficção e realidade, em especial tratando-se de relatos de viagens fictícias.

Neste ponto, e no sentido de consolidarmos a nossa posição, achamos conveniente abordar a questão da distinção – e da própria classificação em si – entre *real* e *fictício*, que consideramos crucial para a problemática que nos ocupa.

⁴⁴ Cf. José Manuel CORREIA, “Medos e visões dos mareantes...”, cit.

María Jesús Lacarra e Paul Zumthor alertam para o facto de a distinção entre livros de viagem reais e fictícios ser pouco operativa. María Jesús Lacarra salienta mesmo que “las categorías de verdadero, falso, realidad y ficción, literatura e historia nunca han resultado tan inoperantes como al intentar aplicarlas a este terreno”⁴⁵. Segundo a mesma investigadora, “desde mediados del XIII las relaciones de misioneros y mercadores alternan observaciones tomadas de la realidad con la persistente búsqueda de los mitos asiáticos. El mejor conocimiento del espacio no logra borrar las creencias que se arrastran desde la Antigüedad, combinadas con elementos bíblicos. Todo se aprovecha y se yuxtapone sin importar las contradicciones del discurso resultante. El principio de credibilidad, tantas veces esgrimido por los críticos modernos, se basaba en criterios distintos a los actuales para los autores y lectores de estas obras. Estos últimos, ajenos también a las especulaciones genéricas, leerían [os livros de viagens] desde una pluralidad de perspectivas que explicarán su éxito en los siglos posteriores”⁴⁶.

Por sua vez, Paul Zumthor assinala que “no se puede decir, efectivamente, desde un punto de vista muy general, que lo que diferencia el ‘viaje’ de todos los desplazamientos humanos imaginables, es que culmina para el viajero en un relato? Caso particular de un hecho más general todavía: cualquier toma de posesión territorial se realiza a través de un relato, aunque sea el que produce o falsifica la prueba de un derecho. Se agudiza una tensión entre la historia (el viaje tal y como fue, y como tal, inefable) y la geografía; entre el tiempo irrecuperable y el espacio permanentemente disponible. Por esta razón resulta inadmisibile, en este nivel profundo, en este tema y en esta época, el criterio que opone, en nuestra mente, lo ‘real’ y lo ‘imaginario’. El autor y su público eran indiferentes al criterio de credibilidad: se seguía ilustrando con dibujos fantásticos el texto de Marco Polo ciento veinte años después de que fuera dictado!”⁴⁷

Como podemos concluir, estabelecer divisões estanques entre *real* e *imaginário* para o final da Idade Média não só é um exercício redutor como é também um procedimento nada proveitoso no que toca a compreender realmente o impacto do texto junto do público receptor. A questão central não deverá estar em saber se o autor realizou ou não tal viagem, mas sim em apreender o que é que ele considera importante conhecer no mundo, isto é, o que é fundamental saber e revelar. Em última análise, o objectivo deve consistir em perscrutar a forma como o mundo está representado na descrição do périplo; a mundividência do autor e da sociedade coeva; a importância da viagem enquanto veículo por excelência para informar e dar a conhecer os universos da ordem e da desordem, do eu e do outro, do conhecido e do desconhecido.

Outro argumento que revela a fraca operatividade da divisão entre relatos reais e fictícios, bem como o carácter simplista destas classificações, reside na intensa interacção entre as obras geográficas e ligadas à viagem. Com efeito, os textos mesclam-se. Uns inspiram-se, ou são até concebidos, com base noutros⁴⁸. A mesma obra pode ter diversas origens, algumas das quais bastante diferentes entre si. Veja-se o caso do famoso *Atlas Catalão de 1375*. O autor, Cresques Abraham (1325-1387), que contou com a provável colaboração do seu filho, Jafudà Cresques, serviu-se claramente do livro de Marco Polo para constituir o corpo das lendas.

Mas a leitura de diversos outros textos, ora de carácter geográfico mais teórico como as chamadas *Ymago Mundi* (cujo conteúdo coincide com a mundividência expressa nas obras enciclopédicas, como as *Etimologias* de Isidoro de Sevilha; e de onde resulta uma predominância clara da imagem herdada dos Antigos), ora mais ligados à prática das deslocações como os relatos de viajantes e peregrinos, ajuda a consolidar esta ideia.

Em síntese, ainda no final da Idade Média, os relatos ditos *reais* estão repletos de fantasias, ao passo que os relatos classificados como *fictícios* contêm vastos trechos recheados de informações verídicas, fruto da experiência do próprio autor ou então recebidos de alguém que viajou e registou, ou transmitiu oralmente, o seu périplo. Como assinala Paul Zumthor “[...] la realidad tiene sus zonas de sombra, difíciles de integrar; la verdad no es tanto un dato natural como el producto de reglas discursivas, en alguna medida aleatorias y sometidas a las irregularidades de la historia. El discurso del relato de viajes nunca se comprueba — ni se puede comprobar — de forma inmediata:

⁴⁵ María Jesús LACARRA, “La imaginación en los primeros libros de viajes” in *Actas del III Congreso de la Asociación Hispánica de Literatura Medieval*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1989, pp. 501-509.

⁴⁶ *Idem*, “El Libro del Conocimiento: un viaje alrededor de un mapa” in *Libro del conocimiento de todos los rregnos et tierras...* cit., pp. 77-78.

⁴⁷ Paul ZUMTHOR, *La Medida Del Mundo – Representación del espacio en la Edad Media*, Madrid, Catedra, 1994, p. 290.

⁴⁸ Cf. María Jesús LACARRA, “El Libro del Conocimiento: un viaje alrededor de un mapa...” cit., p. 78.

es un rasgo único, parentesco innegable con la ficción”⁴⁹. E para Le Goff, “os escritores do Ocidente medieval não estabelecem divisão estanque entre a literatura científica ou didáctica e a literatura de ficção. Acolhem igualmente, em todos estes géneros, as maravilhas [...]. Ao longo de toda a Idade Média, elas formam um capítulo habitual das enciclopédias, onde uma série de eruditos procura encerrar, como se se tratasse de um tesouro, o conjunto dos conhecimentos do Ocidente”⁵⁰. O investigador francês refere-se naturalmente a, entre outros, Isidoro de Sevilha e às suas *Etimologias*, um dos monumentos maiores da cultura medieval.

Por tudo isto, no período de transição da Idade Média para a Idade Moderna, os homens da Europa Ocidental projectaram uma determinada visão do mundo no Atlântico envolvente do Bojador, concebido em definitivo como espaço por definição do desconhecido, ou seja, anti-Mediterrâneo, por sua vez, o espaço por excelência do conhecido.

Navegar pelas águas escuras do Atlântico apresentou-se, assim, como uma iniciação aos enigmas e mistérios que o mundo encerrava nas suas fronteiras⁵¹. Processo que faz da *viagem* um veículo privilegiado de acesso ao conhecimento e um mecanismo por excelência para reflectir sobre a criação, o sagrado e as interrogações daí decorrentes.

3. O medo do oceano

“Depois de aparelhados, desta sorte
De quanto tal viagem pede e manda,
Aparelhámos a alma para a morte,
Que sempre aos nautas ante os olhos anda.”⁵²

No quadro da historiografia dos Descobrimentos, é habitual afirmar-se que os primeiros navegadores portugueses tiveram de vencer o medo do mar para se aventurarem no mar oceano desconhecido e assim dar início às ousadas viagens oceânicas que os levaram a percorrer os quatro cantos do globo. Consideramos que a questão não é assim tão simples, pois os navegadores portugueses (e todos os outros europeus) não venceram o medo, antes fizeram algo bem mais ousado: aprenderam a viver com ele, dando origem a uma original coexistência. Esse medo – que podemos considerar como *novo*, pois resulta do contacto directo e brutal com a realidade, ao contrário do medo dos séculos anteriores, que tinha origem sobretudo no *ouvir dizer*⁵³ – assumia várias formas e possuía diversos graus, para os quais existiam igualmente diversas soluções, consoante as circunstâncias. O propósito foi sempre o de enfrentar e apaziguar um terror que existia e não se podia contornar.

“É certo que entre os perigos que se encontram na passagem desta vida humana, não existem nenhuns semelhantes nem tão frequentes e ordinários quanto aqueles que advêm aos homens que enfrentam a navegação do mar, tanto em número e diversidade de qualidades como em violências rigorosas, cruéis e inevitáveis, para eles comuns e diárias [...]. Todo o homem de bom juízo, depois que tiver realizado a sua viagem, reconhecerá que é um milagre manifesto ter podido escapar de todos os perigos que se apresentaram na sua peregrinação; tanto mais que, além do que diziam os antigos sobre aqueles que vão para o mar não terem entre a vida e a morte senão a espessura de uma tábuia de ponte que só tem três ou quatro dedos de travessia, há tantos outros acidentes que diariamente aí podem ocorrer que seria coisa pavorosa àqueles que aí navegam querer pô-los todos diante dos olhos quando

⁴⁹ Paul ZUMTHOR, *La Medida Del Mundo...* cit., p. 291.

⁵⁰ Cf. Jacques LE GOFF, “O Ocidente medieval e o oceano Índico...” cit., p. 270.

⁵¹ Cf. C. S. LEWIS, *La imagen del mundo (Introducción a la literatura medieval y renacentista)*, Barcelona, Antoni Bosch, 1980; Claude LECOUTEUX, *Au-delà du merveilleux, Essai sur les mentalités du Moyen Âge*, Paris, Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 1998.

⁵² Luís de CAMÕES, *Os Lusíadas*, Canto IV, 86, Lisboa, Círculo de Leitores, 2002, p. 176.

⁵³ Como Jacques Le Goff refere, “ao contrário das pessoas do Renascimento, as da Idade Média não sabem olhar, mas estão sempre prontas a escutar e a acreditar em tudo o que se lhes diz. [...] eles crêem ter visto o que sem dúvida souberam no local, mas por ouvir dizer. Sobretudo, empanturrados, antes de partirem, com lendas que tomam por verdades, trazem consigo as miragens e a sua imaginação crédula materializa-lhes os sonhos, em ambientes que os desenraízam o suficiente para que, mais ainda que nas suas terras, eles se tornem os sonhadores acordados que foram os homens da Idade Média.”, in “O Ocidente medieval e o oceano Índico...” cit., p. 266.

querem empreender suas viagens.”⁵⁴ Este excerto da obra *Histoire de plusieurs voyages aventureux* publicada no final do século XVI, em Rouen, é bastante esclarecedora em relação ao receio coevo dos perigos de que as viagens transoceânicas era sinónimo. Com efeito, para a mentalidade da época não se passava por piores perigos do que aqueles que se enfrentam no mar.

A haver uma tipologia do medo no que respeita ao comportamento individual e colectivo na época da viragem da Idade Média para a Idade Moderna, em primeiro lugar surgia destacado o cenário marítimo. Só depois então a guerra e as epidemias, como causas para o terror. É isto que o legado literário e cultural de então nos faz concluir. Em particular os relatos de viagens, ao longo dos quais é possível identificar de forma inequívoca um pânico e um comportamento colectivos sem par, seja ao nível das formas de exteriorização do terror, seja em termos da própria intensidade desse terror.

Espaço do medo, da morte e da demência, o mar constitui o perigo número um. Tal era a identificação antiga, como a medieval e a dos inícios da Idade Moderna. Não raras vezes, no discurso literário o destino de cada ser humano era comparado a um barco em perigo.

O oceano Atlântico constituiu, por isso, um horizonte mental, um receptáculo do pesadelo marítimo do Ocidente medieval. Em última análise, um avatar espacial do terror do mar distante que os meios clericais, que na época medieval dominavam a produção e a circulação da cultura escritas, conseguiram fazer estender aos restantes grupos sociais.

3.1.) Tempestades e naufrágios

Ao abordarmos o tema do medo do mar (e da sua transformação) no fim da Idade Média, temos necessariamente de evocar o terceiro patamar do esquema proposto por Fernand Braudel para o estudo das mentalidades⁵⁵: o da história mais profunda, de longa duração, que se chega a contar por séculos. São os quadros mentais mais resistentes aos movimentos, as “prisões de longa duração”, que durante séculos determinam, geração após geração, as atitudes profundas e as condutas dos indivíduos. Esta premissa é fundamental, pois é exactamente isso que se verifica relativamente ao tema em questão.

Como refere Jean Delumeau, o medo é um componente maior da experiência humana, a despeito dos esforços para o superar. Não existe um homem sequer acima do medo. Ele está em nós e acompanha-nos em todas as eras e por toda a existência⁵⁶. Não apenas os indivíduos tomados isoladamente, mas também o colectivo estão presos num diálogo permanente com o medo. E um dos pesadelos mais íntimos da civilização ocidental dos séculos XIV, XV e inícios de XVI é, inequivocamente, o mar. De facto, na relação do homem com o mar verifica-se, desde sempre, a omnipresença do medo. Ainda hoje é assim. As ondas oceânicas são o espaço onde todo o temor abunda.

No mar, o medo revelava-se sem nenhuma falsa aparência. Era transparente e totalizante. Daí, aliás, o enorme rol de ditados e provérbios que aconselham a não se arriscar no mar. Os latinos afirmavam: “Louvai o mar, mas conservai-vos na margem.” Um ditado russo sugere: “Louva o mar, sentado no aquecedor.” Erasmo (1469-1536) faz dizer a uma personagem do colóquio *Naufragium*: “Que loucura confiar-se ao mar!” Até na própria Holanda, nação marítima por definição, imperava o ditado: “Mais vale estar na charneca com uma velha carroça do que no mar num navio novo.” Já Cervantes pela voz de Sancho Pança sentencia que: “Se queres aprender a rezar, vai para o mar” – fórmula que, com diversas variantes, percorre toda a Europa. Uma palavra ainda para o célebre Fray Antonio de Guevara (c.1480-1545), que na sua obra *Arte de Marear* assinala que “la vida de la galera, déla Dios a quien la quiera”⁵⁷ e “La mar es muy deleitosa de mirar, y muy peligrosa de pasear”⁵⁸. Reveladora é também a sua afirmação de que, “La mar a nadie convida, ni a nadie engaña para que en ella entren ni de ella

⁵⁴ J. P. T., *Histoire de plusieurs voyages aventureux*, Rouen, s. n., 1600; citado em Jean DELUMEAU, *História do Medo no Ocidente 1300 – 1800*, São Paulo, Companhia das Letras, 2001, p. 44.

⁵⁵ Cf. Fernand BRAUDEL, *Gramática das Civilizações*, Lisboa, Teorema, 1989; *idem*, *História e Ciências Sociais*, Lisboa, Editorial Presença, 1990; Georges DUBY, *Para uma História das Mentalidades*, Lisboa, Terramar, 1999.

⁵⁶ Cf. Jean DELUMEAU. *História do Medo no Ocidente...* cit., pp. 18-22.

se fíen, porque a todos amuestra la monstruosidad de sus peces, la profundidad de sus abismos, la hinchazón de sus aguas. La contrariedad de sus vientos, la braveza de sus rocas, y ‘la crueldad de sus tormentas, de manera que los que allí se pierden no se pierden por no ser avisados sino por ser unos muy grandes locos.’⁵⁹ Deste autor consideramos igualmente uma referência a seguinte interrogação: “Qué nos es contrario en la tierra que no nos lo sea mucho más en la mar?”⁶⁰ Na essência, tudo manifestações de defesa de uma civilização até aqui essencialmente terrestre, corroboradas pela experiência daqueles que, apesar de tudo, ousavam afastar-se da costa, como era o caso dos Portugueses⁶¹.

Inúmeros foram os males que vieram do oceano e que ninguém esqueceu: a Peste Negra (século XIV⁶², as invasões normandas (século IX) e sarracenas (século VIII). A imensidão oceânica é, pois, essencialmente adversa. Vejam-se os recifes inumanos que orlam o mar, a corrente que tudo leva e o vento assustador que dele brota sem ninguém esperar. Mas é igualmente perigoso quando está imóvel, pois a ausência de um sopro que o ondule é sinónimo de morte para os navegantes parados ao largo, alvos fáceis da fome e da sede.

Todavia, de entre todos os receios relativos ao mar, o maior é, sem dúvida, o da tempestade. Este fenómeno surge em todas as epopeias como elemento central⁶³, de Homero a Virgílio, passando por Camões. O mar revoltado está em tudo o que é escrito acerca do elemento marítimo e recebe todas as metáforas da fúria, todos os símbolos animais do furor e da raiva. Mas a tempestade não é apenas tema literário. Ela é acima de tudo experiência vivida por quem se aventura no grande azul. Literatura de ficção e crónicas apresentam, assim, a mesma visão da tempestade no mar: levanta-se de modo brutal e cai de repente, sempre acompanhada de trevas. O céu fica agitado e o ar denso, soprando o vento em todas as direcções. Pelo meio, soltam-se tenebrosos os raios e os trovões:

“Contar-te longamente as perigosas
Cousas do mar, que os homens não entendem,
Súbitas trovoadas temerosas,
Relâmpados que o ar em fogo acendem,
Negros chuviros, noites tenebrosas,
Bramidos de trovões que o mundo fendem,
Não menos é trabalho que grande erro,
Ainda que tivesse a voz de ferro.”⁶⁴

Segundo Jean Delumeau, “instantaneidade, borrascas turbilhonantes, vagas imensas que sobem do ‘abismo’, temporal e escuridão: tais são, para os viajantes de outrora, as constantes da tempestade que muitas vezes dura três dias – o tempo passado por Jonas no ventre da baleia – e que nunca deixa de criar um perigo mortal”⁶⁵.

Para os homens da viragem da Idade Média para o mundo moderno, o desencadear dos elementos durante uma tempestade oceânica continua a evocar o regresso ao caos bíblico (no período dos Descobrimentos continuavam a vigorar algumas concepções cosmológicas aceites como dogmas da fé, portanto, sem exigirem qualquer demonstração).

Pela pena de Camões vemos Vasco da Gama experimentar as agruras do furacão já perto:

⁵⁷ Antonio de GUEVARA, *Menosprecio de corte y alabanza de aldea; Arte de marear*, Asunción Ralla Grus (ed.), Madrid, Cátedra, 1984, p. 329.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 357.

⁵⁹ *Ibidem*, pp. 87-88.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 325.

⁶¹ P. SEBILLOT, *Legendes, croyances et superstitions de la mer*, Paris, 1886, pp. 39-73; citado em Jean DELUMEAU, *História do Medo no Ocidente...* cit., pp. 41-52.

⁶² Designação por que ficou conhecida, durante a Idade Média, a peste bubónica, uma pandemia que assolou a Europa no século XIV (sobretudo entre 1348 e 1351) e dizimou cerca de um terço da população da época.

⁶³ O tema das tempestades constitui um elemento central das epopeias clássicas, quer ao nível estilístico e simbólico, quer no sentido estrutural dos poemas.

⁶⁴ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto V, 16, p. 189.

⁶⁵ Cf. Jean DELUMEAU, *História do Medo no Ocidente...* cit., p. 43.

“Vendo Vasco da Gama que tão perto
Do fim de seu desejo se perdia,
Vendo ora o mar até o inferno aberto,
Ora com nova fúria ao Céu subia,
Confuso de temor, da vida incerto,
Onde nenhum remédio lhe valia [...]”⁶⁶

Diversos são os textos coevos e os elementos iconográficos que sugerem que a tempestade reforçava o estreito laço estabelecido pela mentalidade colectiva entre a loucura (demência e desrazão), a morte e o elemento líquido, “avesso ao mundo”. No auge da tempestade, o mar enlouquecido conduz à loucura. Por vezes, a tempestade era mesmo considerada e vivida como um fenómeno sobrenatural, suspeitando-se inclusive de uma intervenção demoníaca na sua origem e, conseqüentemente, na sua demência. A reacção aos fogos-fátuos, muitas vezes tidos em conta como expressões diabólicas e aviso de tragédia próxima, é um bom exemplo⁶⁷.

A relação entre tempestade e pecado também era estabelecida com frequência. A presença de um grande pecador ou de uma mulher considerada “impura” a bordo eram uma ponte privilegiada para o estabelecimento desta relação. A lógica era a de que o mal atraía o mal, e quando a tempestade fustigava a embarcação esta premissa vinha imediatamente ao de cima no espírito das tripulações.

A tempestade oceânica constitui um notável símbolo do momento em que o real ganha uma dimensão maravilhosa transformando-se ele próprio em elemento fantástico. De tal forma que, neste caso específico, se constitui a si mesmo como um alicerce do imaginário. Por outras palavras, a realidade é de tal forma projectada e ampliada, que evolui desmesuradamente, acabando por transformar-se em mito. Um ícone do avatar da fábula a partir de dados reais:

“[...] Em tempo de tormenta e vento esquivo,
De tempestade escura e triste pranto.
Não menos foi a todos excessivo
Milagre, e cousa, certo, de alto espanto,
Ver as nuvens do mar com largo cano
Sorver as altas águas do Oceano.”⁶⁸

Tudo isto nos faz compreender porque é que, apesar da explosão da técnica, a vitória dos Descobrimentos se deveu sobretudo à ousadia e bravura marítima dos homens que protagonizaram este longo e difícil processo, no qual, a cada momento, o medo da tormenta e do naufrágio deixou de forma impressiva a sua marca.

De Homero e Virgílio a Camões, a grande maioria dos textos aponta que a pior das mortes é ser engolido pelas ondas (vejam-se, no caso português, os inúmeros exemplos fornecidos pelos relatos presentes na *História Trágico-Marítima* de Bernardo Gomes de Brito⁶⁹). A visão da catástrofe final às mãos das águas é, assim, uma ideia corrente e coerentemente aceite naquele tempo.

A repulsa da figura do afogamento está certamente relacionada com a imagem herdada da Idade Média do oceano como mundo do Caos, incontrolável, profundo e tenebroso. O antimundo e o antielemento; lugar do perigo extremo e da morte certa – não é por acaso que esta última é conotada com uma travessia aquática na barca de Caronte.

Abismo devorador sempre pronto a engolir os vivos, eis a forma como as águas oceânicas eram concebidas pelo homem da viragem de Quatrocentos para Quinhentos.

⁶⁶ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto VI, 80, p. 243.

⁶⁷ *Ibidem*, pp. 41-52.

⁶⁸ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto V, 18, p. 190.

⁶⁹ Cf. Bernardo Gomes de BRITO, *História Trágico-Marítima*, 3 vols., Companhia Editora do Minho, Barcelos, 1942.

3.2.) A noite oceânica

“Porém já cinco sóis eram passados
Que dali nos partíramos, cortando
Os mares nunca de outrem navegados,
Pròsperamente os ventos assoprando,
Quando uma noite, estando descuidados
Na cortadora proa vigiando,
Uma nuvem, que os ares escurece,
Sobre nossas cabeças aparece.

Tão temerosa vinha e carregada,
Que pôs nos corações um grande medo.
Bramindo o negro mar de longe brada,
Como se desse em vão nalgum rochedo.”⁷⁰

Um momento existe na viagem oceânica que constitui uma ponte privilegiada para o medo, em particular durante a tempestade: a noite. O medo *na* escuridão era algo que tomava proporções gigantescas para os navegantes. Eles sentiam-se expostos aos ataques exteriores sem poder adivinhar a sua aproximação nas trevas. Assim, o nascer do dia é saudado pelos marinheiros como a esperança da salvação após uma noite de provações. Camões assinala-o logo no início do Canto IV de *Os Lusíadas*:

“Depois de procelosa tempestade,
Nocturna sombra e sibilante vento,
Traz a manhã serena claridade,
Esperança de porto e salvamento;
Aparta o Sol a negra escuridade,
Removendo o temor do pensamento [...]”⁷¹

A noite é suspeita, inscreve-se no domínio da ansiedade e do terror. E mesmo para a elite culta, ela está povoada de espíritos temíveis que atormentam e desorientam os viajantes. As obscuras horas nocturnas proporcionam o encontro com a morte e os espectros. Em compensação, a aurora marca o momento em que a terra vai novamente pertencer aos vivos.

Por aqui podemos avaliar bem a audácia e o extraordinário sangue-frio dos navegadores do Renascimento, que precisavam de lutar constantemente contra o pavor das tripulações pelo desconhecido.

Até às vitórias plenas da técnica moderna, bem longe, portanto, dos séculos em questão, o mar foi associado na sensibilidade colectiva às piores imagens de aflição. Estava invariavelmente ligado à morte, ao abismo, à noite. Trata-se de toda uma repulsa milenar que simplesmente não pode desaparecer de um momento para o outro, apesar dos tremendos avanços da técnica.

3.3) As devoções religiosas

Randles fala de uma revolução epistemológica ocorrida entre 1480 e 1520⁷². No entanto, bem depois deste período é possível detectar com alguma facilidade traços de um imaginário mítico herdado dos séculos anteriores

⁷⁰ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto V, 37 e 38, p. 197.

⁷¹ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto IV, 1, p. 149.

⁷² Cf. W. G. L. RANGLES, *Da terra plana ao globo terrestre: uma rápida mutação epistemológica: 1480-1520*, Lisboa, Gradiva, 1990.

que insiste em fazer manter os *mistérios* do oceano. A própria linguagem utilizada, bem como as práticas religiosas de muitas comunidades piscatórias de Portugal, reflectem bem, ainda hoje, a permanência deste imaginário.

A religiosidade determinou todas as manifestações conscientes e inconscientes da existência humana durante a Idade Média. Uma das expressões por excelência deste estado de coisas reside na vida a bordo das embarcações que sulcavam os oceanos no período dos Descobrimentos. Aqui todas as acções reflectiam esse espírito religioso profundamente mítico, em particular no momento do perigo (o que acontecia com muita frequência), real ou imaginário⁷³. Ou seja, os marinheiros e navegadores de então integravam de forma total e permanente o sagrado no quotidiano marítimo. Exemplo maior são os cultos religiosos e os actos propiciatórios praticados a bordo.

Vários são os santos padroeiros (uns nacionais, outros apenas de carácter local, mas nem por isso menos importantes), cujos cultos são devidamente justificados e legitimados pelas respectivas narrativas hagiográficas lendárias que, em última análise, garantem o apoio divino⁷⁴. S. Vicente, naturalmente, merece especial atenção. Mas outros se destacam, com as respectivas variantes: Santiago, Santa Maria, Senhora da Graça, Corpo Santo, Senhor dos Navegantes, Santo Amaro, Senhora dos Remédios, Senhora das Areias, Senhora da Ajuda, Senhora da Guia e tantos outros ainda.

Estas devoções reflectem a intensidade do espírito religioso dos navegadores portugueses, o qual é igualmente possível identificar enquanto comportamento colectivo nos relatos de viagens, em particular nas situações de pânico.

Com efeito, no final da Idade Média, uma das principais necessidades dos marítimos era prevenir-se contra o mar, garantindo a protecção divina para uma travessia oceânica segura. Para tal faziam recurso de tudo o que o seu imaginário (ele próprio criador e intensificador do medo do mar) podia desenvolver: evocação de santos protectores, missas, sermões, confissões, procissões de penitência, ladainhas e novenas, lamentações, adoração da cruz, exorcismos contra a tempestade, lançamento ao mar de relíquias e realização de grandes promessas, entre diversas outras formas de piedade e ofícios religiosos.

À época, não havia um modelo único de devoção religiosa para todas as viagens, condicionadas por diversas circunstâncias tais como as condições atmosféricas, as enfermidades, os tipos humanos predominantes. No entanto, as práticas religiosas e os actos de culto integravam sempre a vida religiosa no quotidiano a bordo das naves lusas, sobretudo, nos momentos de aflição. Zurara, por exemplo, faz referência à prática da Sagrada Eucaristia a bordo ao narrar a conquista de Ceuta. E muito possivelmente, ao longo das navegações ocorridas depois de 1415, teria prosseguido este acto de culto a bordo⁷⁵. De facto, o medo apela à defesa, à garantia contra os perigos, um reflexo indispensável que permite ao organismo escapar provisoriamente à morte.

Por outro lado, o peso do sobrenatural durante os fenómenos naturais não ajudava muito a vencer um medo já de si avassalador. Era o que acontecia durante a tempestade, que não raras vezes era perspectivada como um fenómeno sobrenatural: a relação entre as potências infernais e o mar não era definitivamente algo invulgar naquela época.

Daí a necessidade de exorcizar o oceano furioso: o que os marinheiros portugueses faziam recitando o prólogo do Evangelho de São João (que figura no ritual do exorcismo) ou atirando relíquias ao mar. Ou seja, a tempestade não se acalmava por si mesma. Era necessária uma intervenção exterior: humana, no sentido da súplica, e divina, no sentido da resolução.

⁷³ Cf. *Documenta indica* (1553-1557), Joseph Wicki (ed.), Roma, Monumenta Historica Societatis Jesu, 1948 [vol. III, doc. 28, p. 111; doc. 53, pp. 274-275; doc. 70, pp. 393-394; doc. 101, pp. 613-614]; *Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente. Índia (1548-1550)*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1950 [vol. IV, pp. 155-157; vol. VIII, doc. 67, pp. 434; vol. IX, doc. 1, pp. 10-12; vol. IX, doc. 16, pp. 85-86]; *Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente, Insulíndia (1550-1562)*, A. Basílio de Sá (dir.), Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1955 [vol. II, doc. 73, p. 600]; *Documentação Ultramarina Portuguesa*, A. Silva Rego (dir.), Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1960 [vol. I, p. 271, 346 e 351]; Fernão Lopes de CASTANHEDA, *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Porto, Lello & Irmão, 1979 [vol. II, Liv. V, Cap. XXXV, pp. 60-61]; Fr. Paulo da TRINDADE, *Conquista Espiritual do Oriente*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962 [vol. I, p. 76]; João de Barros, *Ásia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945 [Década I, Livro V, Cap. II, p. 185].

⁷⁴ Cf. Fernando Gomes PEDROSA, "As devoções marinheiras através dos tempos", in *Anais do Clube Militar Naval* 10 a 12 (1986), pp. 553-591; e 1 a 3 (1987), pp. 9-34.

⁷⁵ Cf. Maria de Jesus LOPES, "Da 'Missa Seca' à assistência religiosa, Séculos XVI-XVIII" in *Vasco da Gama 500 Anos Depois, A Viagem que Mudou o Mundo*, Lisboa, Diário de Notícias, s. d., pp. 98-105.

Noutra vertente, os mapas revelam todo um panteão de seres ameaçadores que vivem na água (e não se trata apenas de uma intenção meramente decorativa como acontecerá, de facto, mais tarde). O objectivo comum a todos eles é apanhar os humanos. O mar é, pois, visto como um elemento vivo que muitas vezes exige a vida dos mareantes. Havia então que aplacá-lo com diversos ritos propiciatórios.

Tudo isto nos faz concluir que as alterações de mentalidade não se limitam ao negro e ao branco, ao escuro e à luz. Nesta marcha permanente pelo tempo existem também áreas de penumbra ou de cinzento, em que se justapõem o antigo e o moderno. Na época dos Descobrimentos simplesmente não se podia contornar o mundo do fantástico, do tremendo, do aterrador, do sobrenatural. Era toda a mitologia e toda a estrutura da mentalidade religiosa de então que estava envolvida e fazia marcar a sua presença. Até os homens excepcionais do seu tempo não tinham meios de a evitar.

Conclusão

No período dos Descobrimentos, os Portugueses contribuíram decisivamente para a construção de toda uma nova forma de conceber o mundo. Desenvolveram embarcações, aperfeiçoaram as técnicas de navegação, melhoraram de forma sem precedentes os instrumentos náuticos. No entanto, os medos marinhos nunca foram inteiramente apagados do imaginário do homem coevo, antes coexistem e convivem com as marcas da nova era, sobretudo a experiência e a observação directas. Dessa fusão, desse momento arquetípico, entre o imaginário ainda medieval e o peso irreversível do novo conhecimento do espaço marítimo resultou um fenómeno mental novo e inédito, que, tal como o próprio ambiente cultural e civilizacional que lhe serve de cenário – o Renascimento –, não cabe já por inteiro no período que está a findar (a Idade Média), mas também ainda não faz parte, de forma totalizante e exclusiva, da era que já começou, o mundo Moderno, onde a ciência e a experimentação constituem pedra de toque.

Em última análise, este fenómeno é reflexo de um complexo, porque multifacetado, período de viragem. Um período pleno de tensões e continuidades, bem mais do que rupturas e processos estanques, onde se confundem avanços e permanências. Um período que, como se referiu, encerra simultaneamente no seu seio traços essenciais e definidores do que já passou e do que está a desencadear.

Naquela época de desbravar o mar, sem dúvida que todas as acções a bordo, fossem executadas pelo mais simples marinheiro ou pelo próprio almirante, eram indissociáveis de um imaginário marcado pela fantasia, as visões e os medos. Um substrato obscuro onde os factores dominantes nada tinham de quantificável ou mensurável. Eram antes algo abstracto e fluido, que ia e vinha consoante a intensidade emotiva das circunstâncias e o peso maior ou menor, porém sempre presente, de uma tradição e uma herança cultural que veiculavam uma forma muito especial de sentir e reagir perante os fenómenos marítimos.

Veja-se, em 1415, e a título de derradeiro exemplo, o momento em que os barcos da armada portuguesa que se dirigiam a Ceuta amainaram as velas ao dobrar do cabo de S. Vicente, em sinal de respeito e de procura do apoio do santo para a empresa. O país que assim iniciava os Descobrimentos fazia deste santo o grande símbolo da possibilidade de dominar e exorcizar os receios e os perigos do mar⁷⁶.

O homem de Quatrocentos e inícios de Quinhentos possuía elementos de imaginário que a ciência positivista quis efectivamente eliminar. No entanto, ainda era muito cedo para tal empreendimento e a crença fantasista dos cristãos, embora transfigurando-se em novos mitos e subsequentes novos ritos, manteve-se por mais alguns séculos. Só muito lentamente é que as novidades resultantes do exercício empírico das viagens dos Descobrimentos foram solidamente integradas nas concepções cosmológicas então vigentes, inclusivamente nos sectores cultos da sociedade.

Neste quadro, reveste-se de singular importância a conquista do Atlântico magrebino, na medida em que constituiu o primeiro grande passo do longo e atribulado processo dos Descobrimentos portugueses. Aqui, pelo contacto directo com a realidade, revelaram-se certamente os primeiros grandes medos do oceano, bem como os primeiros grandes avanços da vontade e da técnica para superar o tradicionalmente visto como *intransponível*.

⁷⁶ Cf. Luís KRUS, “O imaginário português e os medos do mar” cit., p. 105.

Aqui também ganhou forma uma nova maneira de lidar com o medo ancestral do grande mar oceano. Uma maneira original que, ao invés de promover o recuo perante o perigo ou mesmo perante a hipótese de perigo (tal como se fazia no mundo *puramente* medieval), antes insistia numa fórmula que, por diversos meios, tinha por objectivo garantir a protecção divina perante a tragédia quase imediata ou mesmo durante o dia-a-dia a bordo, igualmente repleto de receios e perigos. Assim nasceu toda uma série de devoções marinheiras, cujo imaginário mítico mergulha fundo as suas raízes no mundo clássico.

Por tudo isto, o Atlântico magrebino apresenta-se como um espaço dual: por um lado, impõe-se como palco por excelência do terror marítimo antigo e medieval (dado que é aqui que se dão os primeiros grandes contactos directos com a hostilidade oceânica), e, por outro lado, surge como um radioso ponto de partida de uma nova era caracterizada por uma original convivência da experimentação e da observação com o imaginário mítico ligado ao oceano, e da qual resultaram fórmulas diversas que permitiram nos séculos seguintes enfrentar o oceano de modo decisivo, nunca mais dando azo a deixar de investir contra o desconhecido ou a recuar perante o perigo iminente, apesar do exemplo aterrador de todas as calamidades quotidianas.